



1/144 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

BAC ONE-ELEVEN

The BAC One-Eleven remains in production and was the world's first short-haul jet airliner. Designed for operation at speeds of 550 m.p.h. primarily over routes of up to 1,000 miles in length—routes on which six out of ten air passengers travel—the One-Eleven had been ordered by eight airlines before the first flight was made on 20th August 1963. Featuring "big jet" appeal in dimensions no larger than those of a Viscount or a Convairliner, the One-Eleven can operate completely independently of support equipment at small airfields, thanks to an on-board auxiliary power unit for ground cabin conditioning and engine starting. Provision is made for power operated built-in steps at the front entrance, and a ventral stairway at the rear entrance is standard equipment. Three current versions of the One-Eleven are known as Series 200, Series 300 and Series 400. All have the same dimensions and carry 63 to 70 passengers, but the Series 300 and 400 take advantage of more powerful versions

Le BAC One Eleven est encore en fabrication et il fut le premier avion de ligne à réaction utilisé sur les petits parcours. Prévu pour voler à la vitesse de 880 km heure sur des parcours de 1600 km—Parcours qui sont utilisés par 6 passagers sur 10—le One Eleven avait été commandé par huit compagnies avant que son premier vol eut lieu le 20 Aout 1963. Avec les caractéristiques d'un "gros jet" et les mêmes dimensions que le Viscount ou le Convairliner, le One-Eleven peut opérer en complète indépendance des équipements des petits aérodromes grâce à son moteur auxiliaire pour le conditionnement au sol de la cabine et le démarrage des moteurs. Il possède un escalier rétractable à la porte avant et un escalier central à la porte arrière fait partie de l'équipement standard. Les trois versions du One-Eleven sont les Séries 200,300 et 400. Elles ont toutes les mêmes dimensions et transportent 63 à 70 passagers, mais les Séries 300 et 400 ont l'avantage d'avoir des moteurs Rolls-Royce plus

Als der Welt erster Kurzstrecken-Jetliner steht die BAC One-Eleven nach wie vor in Produktion. Sie war für Geschwindigkeiten um 885 kmh, hauptsächlich auf Strecken bis zu 1.600 km, ausgelegt, auf denen nachweislich 60% aller Passagiere fliegen. Bisher haben 8 Luftverkehrsgesellschaften dieses Flugzeug noch vor seinem Erstflug bestellt, der am 20. August 1963 stattfand. Mit dem Komfort eines "Großen Jets" ist die One-Eleven doch nicht größer als eine Vickers Viscount oder ein Convair Liner. Die "1-11" kann dank eigener Hilfsaggregate und autarken Bordeinrichtungen auch auf kleineren Flugplätzen operieren und kommt dabei ohne Bodenservice aus dies gilt gleichermaßen für die Aufrechterhaltung der Bordklimatisierung und das Triebwerk-Starten. Teilweise besitzen diese Maschinen auch bereits selbsttätig arbeitende Gangways im Vorderrumpf, während der Heckeinstieg zur Standardausstattung gehört. Die bisher entwickelten Varianten umfassen die -200er, 300er und

of the Rolls-Royce Spey engine to operate at higher weights and with bigger payloads. Two further developments are the Series 475 rough-field version and the large 97-seat One-Eleven 500, powered by two Spey 25 Mk 521's. The One-Eleven flight deck is arranged to permit operation of the aircraft by a crew of two pilots. This was a major design aim in the One-Eleven and has been achieved by reducing the pilot workload to an absolute minimum and distributing it equally between the two pilots. The aircraft can be taxied, flown and controlled from either pilot's seat. Markings are provided for a British Caledonian aircraft, one of the 200 Series operated by the airline. The BAC One-Eleven Series 200 is powered by a Rolls-Royce Spey turbofan engine rated at 11,000 lb thrust providing a maximum level cruising speed of 550 m.p.h. at a maximum payload range of 1,070 miles. Wing span 88ft 6in, length 92ft 6in.

puissants qui autorisent un poids plus lourd et d'avantage de charge payante. Deux nouvelles versions sont la série 475 pour terrains difficiles et le One-Eleven 500 de 97 places, propulsé par deux 25 Mk 521. La cabine de pilotage du One-Eleven est installée de façon que l'avion puisse être piloté par un équipage de deux pilotes. C'était un des objectifs principaux pour le One-Eleven et ceci été réalisé en réduisant le travail des pilotes à un absolu minimum par une répartition égale du travail entre eux. L'avion peut rouler au sol et être piloté à partir de l'un ou l'autre des deux sièges des pilotes. Les marques sont celles d'un avion de British Calédonian, Série 200. Le Bac One-Eleven Série 200 est propulsé par des moteurs Rolls-Royce turbofan de 11,000 livres de poussée permettant une vitesse de croisière de 885 kmh et une charge payante maximale sur 1700 km. Envergure 26.97 mètres. Longueur 28.19 mètres.

400er Serien, die wohl gleiche Abmessungen und Raum für 63-70 Fluggäste, aber in den Serien 300/400 stärkere RR Spey Turbinen haben, die höhere Fluggewichte und Zuladungen erlauben. Zwei weitere Baureihen sind die Serie 475, speziell für "rauhe Plätze" sowie die Serie 500 mit 97 Sitzen, beide angetrieben durch RR Spey 25 Mk 521. Die Führerkabine bietet genügend Platz und Bequemlichkeit für zwei Flugzeugführer, die sich die Arbeit zweckmäßig teilen. Das Flugzeug kann von jedem der beiden Piloten gerollt, gestartet und gesteuert werden. Unser Modell ist mit den Farben der British Caledonian Linie als 200er Version ausgestattet, die ein Paar Rolls-Royce Spey Fantriebwerke von je 4.990 kp Schub haben. Die Reisegeschwindigkeit damit beträgt rund 885 kmh und die Reichweite mit Höchstzuladung über 1.700 km. Die Abmessungen sind: Spannweite 26.97 m, Länge 28.19 m.

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

AIRFIX PRODUCTS LTD. RESERVE THE RIGHT TO AMEND THE SPECIFICATION IN THIS KIT.



CEMENT
COLLE
KLEBEN



TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSICHTTEIL



DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN



ASSEMBLED SECTION
ASSEMBLAGE
BAUABSCHNITT



ALTERNATIVE PARTS
ALTERNATIVE PIECE
WECHSELBAUTEIL

SPECIAL INSTRUCTIONS

For a model with retracted undercarriage, the legs and wheels (40-42, 44-46, 47-49) should be omitted and the doors (39, 43, 50) cemented in closed position. Paint fuselage halves before applying transfers. Avoid getting paint on the inside edges as this will interfere with cementing. Note that any slight irregularity in the paint line will be covered by the transfers.

INSTRUCTIONS SPECIALES

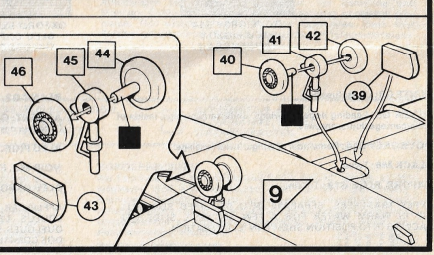
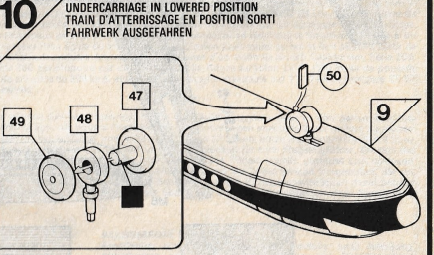
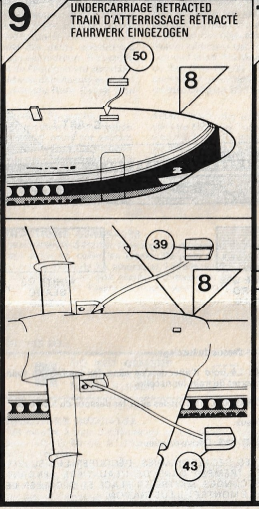
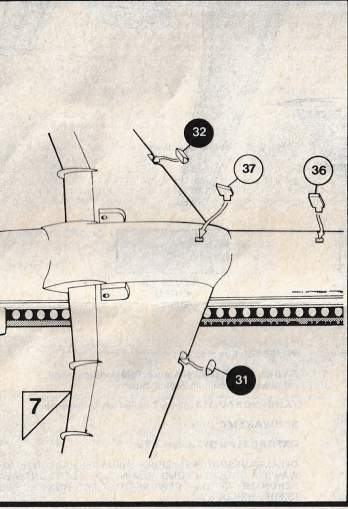
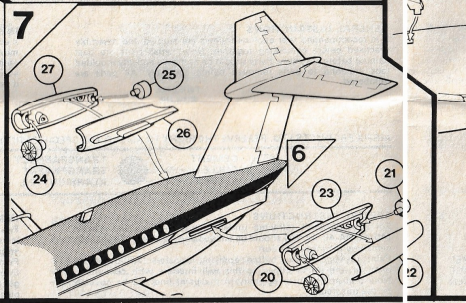
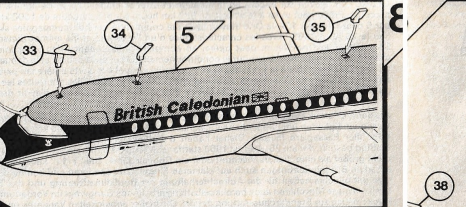
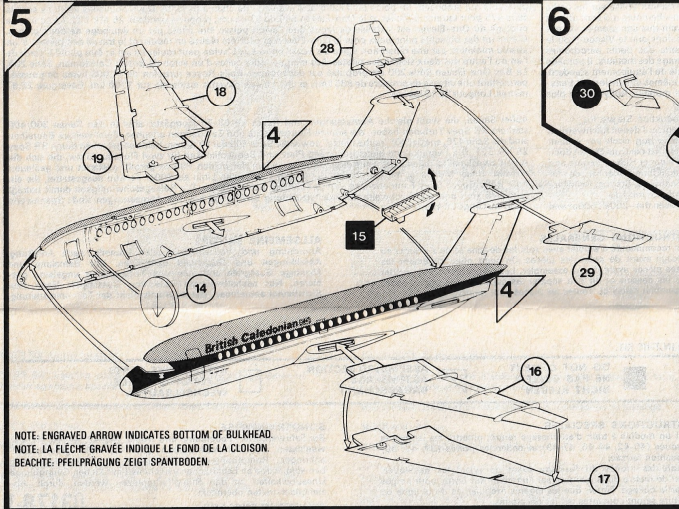
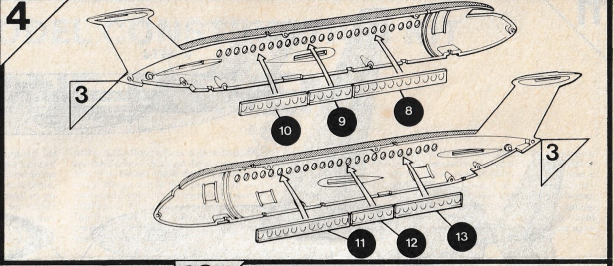
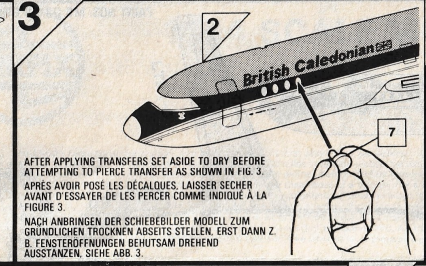
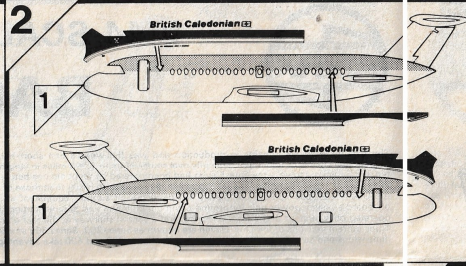
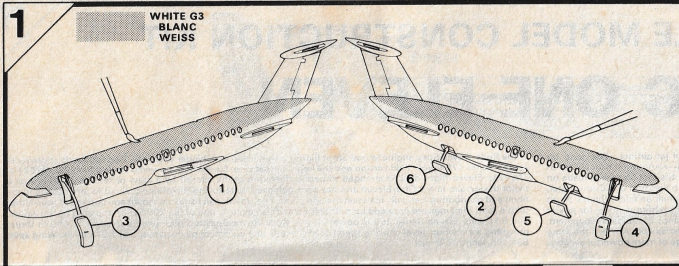
Pour un modèle à train d'atterrissage rentré, omettre les jambes et les roues (40-42, 44-46, 47-49) et coller les portes (39, 43, 50) en position fermée. Peindre les moitiés du fuselage avant de poser les décalques. Eviter de mettre de la peinture sur l'intérieur des bords pour ne pas gêner le collage. Notez, que les légères irrégularités de la ligne de peinture seront couvertes par les décalques.

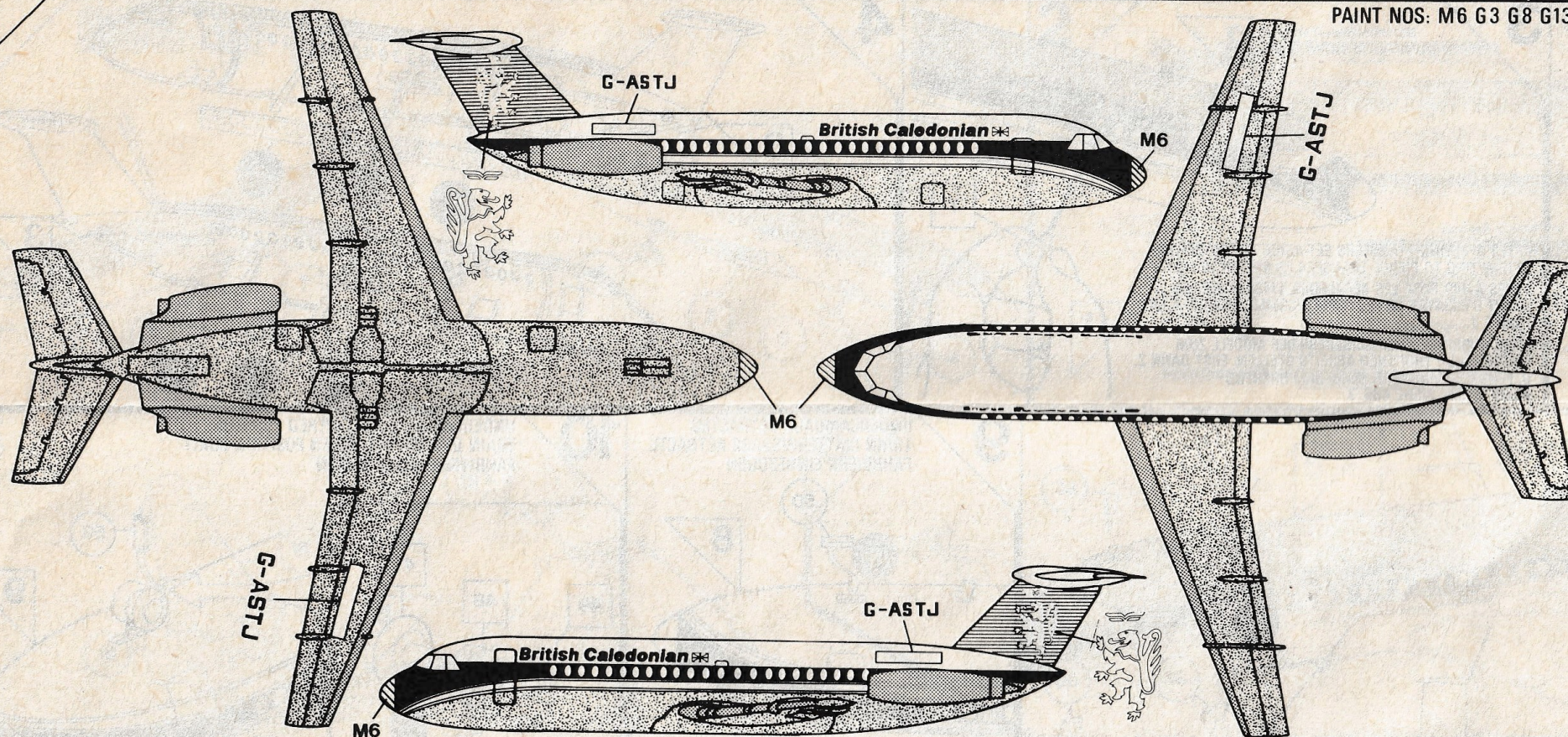
SONDERHINWEISE

Bei Fahrwerk EIN: Federbeine und Räder (40-42, 44-46, 47-49) weglassen und Fahrwerkklappen (39, 43, 50) "geschlossen" anbringen. Rumpfhälften vor Anbringen der Abziehbilder fertig bemalen, Farbe an Leimflächen verschmiert mit Kleber. Geringfügige Unsauberkeiten an den Rumpffarbgrenzen werden durch Abziehbildstreifen überdeckt.

PRINTED IN ENGLAND

03178-1

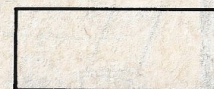




DOVE GREY G14
BLEU PIGEON
TAUBENGRAU



OXFORD BLUE G13
BLEU OXFORD
OXFORDBLAU



WHITE G3
BLANC
WEISS



SILVER G8
ARGENT
SILBER

WHITE G3: Upper fuselage.

SILVER G8: Leading edges of wings, undercarriage legs, inside of undercarriage doors, nacelles.

DOVE GREY G14: Remainder of wings, lower fuselage.

BLACK M6: Tyres.

OXFORD BLUE G13: Tail fin.

APPLY TRANSFERS. SEPARATE INTO REQUIRED SUBJECTS
DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS. SLIDE OFF
BACKING INTO POSITION SHOWN IN ILLUSTRATION.

BLANC G3: Le dessus du fuselage.

ARGENT G8: Le bord d'attaque des ailes, les jambes du train, l'intérieur des portes du train, les nacelles.

BLEU PIGEON G14: Le restant des ailes, les dessous du fuselage.

NOIR M6: Pneux.

BLEU OXFORD G13: Dérive de queue.

APPLIQUER LES DÉCALCOMANIES. DÉCOUPER LES SUJETS
VOULUS. LES TREMPER DANS DE L'EAU TIÈDE PENDANT
QUELQUES SECONDES. METTRE EN PLACE ET DÉCOLLER LE
DOS COMME LE MONTRE L'ILLUSTRATION.

WEISS G3: Rumpfdeck.

SILBER G8: Flugelvorderkanten, Fahrwerkfederbeine, Fahrwerkklappen innen, Motorhauben.

TAUBENGRAU G14: übrige Tragflächen, Unterseiten.

SCHWARZ M6: Reifen.

OXFORDBLAU G13: Seitenruder.

DEKALS AUSSORTIEREN EINIGE SEKUNDEN LANG IN WARMES
WASSER TAUCHEN UND DANN VON DER UNTERLAGE
HERUNTER IN DIE GEWÜNSCHTE POSITION SCHIEBEN
(SIEHE ABBILDUNG).